



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 80]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जून 9, 2000/ज्येष्ठ 19, 1922

No. 80]

NEW DELHI, FRIDAY, JUNE 9, 2000/JYAISTHA 19, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 9 जून, 2000

सं० टीएएमपी/31/99-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में बल्क सीमेंट कार्गो के प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क प्रभार में कमी करने के वास्ते मैसर्स लार्सन एंड दुब्रो (एल एंड टी) द्वारा किए गए आवेदन-पत्र का निपटान करता है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं० टीएएमपी/31/99-जेएनपीटी

मैसर्स लार्सन एंड दुब्रो लिमिटेड (एल एंड टी)

...

आवेदक

बनाम

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

...

प्रतिवादी

आदेश

(जून, 2000 के दूसरे दिन को पारित किया गया)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में बल्क सीमेंट कार्गो के प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क दर को 45/-रुपए प्रति मी० टन से घटाकर 35/-रुपए प्रति मी० टन करने के लिए मैसर्स लार्सन एंड दुब्रो लिमिटेड (एल एंड टी) से प्राप्त एक अभ्यावेदन से उत्पन्न हुआ है।

2. इस अम्यावेदन से निम्नलिखित मुद्दे उमरे हैं :—

- (i) एल एंड टी ने आधुनिक प्रौद्योगिकी अर्थात् सीमेंट का तरल रूप में परिवहन करने के लिए सीमेंट की बल्क में ढुलाई करने की शुरुआत की पहल की है ।
- (ii) सीमेंट की इस रूप में ढुलाई में कोई मजदूर नहीं लगाना पड़ता, कोई पैकेजिंग नहीं करनी पड़ती, कोई प्रदूषण नहीं होता और उत्तराई में कोई विलंब नहीं होता ।
- (iii) एलएंडटी ने जेएनपीटी के निकट बल्क सीमेंट भंडारण एवं धैले भरने का संयंत्र स्थापित करने में भारी निवेश किया है ।
- (iv) गुजरात में पीपावाव में विशेष सीमेंट वाहनों में लाया गया बल्क सीमेंट ऐसे बल्क सीमेंट कार्गो की ढुलाई के लिए विशेष रूप से निर्मित सड़क टैंकरों में भरा जाता है ।
- (v) एल एंड टी के पोत में उषलब्ध उच्च प्रौद्योगिकी वाली पंपिंग प्रणाली से सीमेंट तेज गति से उतारा जाता है, जिससे आवागमन में कम समय लगता है और पत्तन द्वारा अतिरिक्त उपयोग के लिए बर्त खाली रहता है ।
- (vi) एल एंड टी उत्पादन का पर्याप्त स्तर प्राप्त करने के लिए तैयार है, जिससे जेएनपीटी को समग्र लाभ होगा ।
- (vii) सीमेंट एक अत्यंत कम मूल्य वाला कार्गो है, जोकि उच्च प्रहस्तन लागत वहन नहीं कर सकता ।
- (viii) जेएनपीटी में घाटशुल्क की दर बहुत अधिक है । गुजरात सरकार अपने पत्तनों में काफी कम दर वसूल कर रही है । सभी अन्य महापत्तन भी केवल लगभग 35/-रुपए प्रति मीट्रिक टन की वसूली कर रहे हैं ।
- (ix) तटीय व्यापार को छूट देने की नीति है । यह गुजरात में पीपावाव से महाराष्ट्र में जेएनपीटी तक सीमेंट के परिवहन का मामला है । इसलिए, यह मामला भी अवश्य ही छूट के लिए पात्र है ।

3. अपने अम्यावेदन के संदर्भ में एल एंड टी से निम्नलिखित मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना प्रदान करने के लिए अनुरोध किया गया था :—

- (i) क्या यह मामला जेएनपीटी के साथ उठाया गया था ? यदि हां, तो उसका प्रत्युत्तर क्या था? दस्तावेजी प्रमाण के साथ ब्यौरा प्रस्तुत किया जाए ।
- (ii) अधिकतर भारतीय पत्तनों में 35/-रुपए प्रति मीट्रिक टन के घाटशुल्क प्रभारों संबंधी एक सामान्य विवरण देने की बजाय इसी प्रकार के कार्यकलापों के लिए पत्तनवार, अलग-अलग पत्तनों द्वारा वसूल की जाने वाली दरें ।
- (iii) इस कार्य के लिए अम्यावेदन में उल्लिखित के अनुसार पत्तनवार तटीय व्यापार पर दी गई रियायतों का ब्यौरा ।
- (iv) यह सिद्ध करने के लिए कि समग्र प्रचालन पर्यावरण अनुकूल और पूरी तरह धूल-मुक्त है, कोई भी दस्तावेजी प्रमाण ।
- (v) जेएनपीटी में प्रहस्तन किया जाने वाला संभावित कुल सुनिश्चित सीमेंट कार्गो यातायात और एक वर्ष में प्रयोग की जाने वाली जेट्टी के लिए दिनों की संख्या ।
- (vi) एल एंड टी के अनुसार अपने प्रचालनों के लिए जेएनपीटी द्वारा लगाए जाने वाले प्रभार क्या होने चाहिए और उसका आधार क्या है ।
- (vii) अपने अम्यावेदन के समर्थन में कोई अन्य संबंधित सूचना ।

4. अपने उत्तर में एल एंड टी ने उल्लेख किया है कि उसने घाटशुल्क दर में कमी करने के लिए जेएनपीटी से मात्र एक सामान्य अनुरोध किया था। बल्क सीमेंट कार्गो पर घाटशुल्क के संबंध में गुजरात सरकार के आदेश की प्रति देने के अलावा एल एंड टी ने अलग-अलग पत्तन न्यासों में निर्धारित दरों के बारे में भी सूचना दी है, जिससे इन दरों के 20/-रुपए प्रति मीट्रिक टन से 110/-रुपए प्रति मीट्रिक टन होने का पता चलता है। (अन्य शब्दों में, यह सूचना एल एंड टी के इस दावे का समर्थन नहीं करती कि सभी अन्य महापत्तन लगभग 35/-रुपए प्रति मीट्रिक टन की घाटशुल्क दर की वसूली कर रहे हैं।) एल एंड टी इस बारे में कोई विशेष टिप्पणी नहीं कर सका कि जेएनपीटी की दर को अधिक ऊंची क्यों माना गया था अथवा इसकी तर्कसंगत दर क्या होनी चाहिए। इसी प्रकार, एल एंड टी कार्यनिष्पादन के अपने स्तर के बारे में कोई विशेष वचनबद्धता नहीं कर सका; यह केवल इतना कह सका है कि उनके द्वारा लाया जाने वाला यातायात 3 लाख मीट्रिक टन होने की संभावना है। एल एंड टी ने केवल अपनी इस टिप्पणी का उल्लेख किया है कि बल्क सीमेंट की दुलाई की इस पद्धति से सड़क और रेल यातायात पर बोझ कम हो जाएगा।

5. इस अभ्यावेदन पर जेएनपीटी से टिप्पणियां मांगी गई थीं। अपने उत्तर में जेएनपीटी ने निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) घाटशुल्क प्रभार पत्तन-प्रति-पत्तन अलग-अलग होते हैं, क्योंकि ये किए गए निवेश, विकसित की गई सुविधाओं सहित विभिन्न कारकों पर निर्भर करते हैं।
- (ii) जेएनपीटी प्रशुल्क टेक्सीक द्वारा किए गए विस्तृत अध्ययन के बाद निर्धारित किया गया था, जिन्होंने जेएनपीटी में सीमेंट प्रहस्तन के लिए 45/-रुपए प्रति मी0 टन के घाटशुल्क की सिफारिश की है।
- (iii) एल एंड टी का यह वक्तव्य कि अधिकतर महापत्तनों में सीमेंट प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क की दर 38/-रुपए है, सही नहीं है। वस्तुतः, यह वेनई पत्तन न्यास में 22/-रुपए प्रति मी0 टन से लेकर कलकत्ता पत्तन न्यास में अधिकतम 110/-रुपए प्रति मी0 टन तक अलग-अलग है।
- (iv) जेएनपीटी विविध कार्गो ढोने वाले पोतों को अनुमति देने के लिए सहमत था, यद्यपि इसने अत्यधिक आधुनिक और कीमती उपस्कर स्थापित किया है। इसने उल्लेख किया है कि सीमेंट प्रहस्तन के लिए 45/-रुपए प्रति मी0 टन का घाटशुल्क तर्कसंगत है।

6.1 वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (मुम्बई), इंडियन मर्चेंट्स चैम्बर (आईएमसी), भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई) और भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएसएसए) से भी टिप्पणियां मांगी गई थी। उनसे प्राप्त उत्तरों को नीचे संक्षेप में दिया गया है :-

इंडियन मर्चेंट्स चैम्बर (आईएमसी)

हम जेएनपीटी में घाटशुल्क प्रभारों को कम करके 35/-रुपए प्रति मी0 टन किए जाने के प्रस्ताव का समर्थन करते हैं। हमारे विचार में वस्तुतः यह 25/-रुपए प्रति मी0 टन से अधिक नहीं होना चाहिए।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

घाटशुल्क प्रभारों का भुगतान पोतवणिक/परेषिती द्वारा पत्तन को सीधे ही किया जाता है। इसलिए, हमारी ओर से कोई टिप्पणियां नहीं हैं।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

इस मामले में हम तटस्थ रहना चाहते हैं, परंतु हम समुद्री सीमा के अधिकतम प्रयोग को प्रोत्साहित करने के लिए तटीय यातायात से संबंधित पत्तन शुल्क में छूट के अनुरोध का समर्थन करते हैं, ताकि सरकारी सहायता प्राप्त सड़क और रेल यातायात की तुलना में इसे धीरे-धीरे इसके स्वाभाविक कम मूल्य पर लाया जा सके ।

6.2 वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (मुंबई) से कोई टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई ।

7. इस मामले में जेएनपीटी में 17 सितम्बर, 99 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई के समय निम्नलिखित विचार प्रस्तुत किए गए थे :-

लार्सन एंड टुब्रो लिमिटेड

- (i) हम सीमेंट को तरल रूप में सीधे सड़क-टैंकर में उतारते हैं । इससे कोई प्रदूषण और शोर नहीं होता तथा कोई मजदूर नहीं लगाना पड़ता ।
- (ii) हमारा अनुरोध घाटशुल्क दर में कमी करने के लिए है । यह अनुरोध पीपावाव पत्तन में वसूल किए जा रहे 35/-रुपए प्रति मी० टन की दर पर आधारित है ।
- (iii) हमारे अनुरोध का आधार तटीय यातायात को प्रोत्साहित करने के लिए छूट देने की नीति भी है ।
- (iv) हमें 3 लाख मी० टन प्रतिवर्ष का यातायात स्तर बनाए रखने की आशा है ।
- (v) तरल रूप में हम 200-250 मी० टन सीमेंट प्रति घंटा उतार सकते हैं । इस गति से आवागमन के समय में कमी आएगी और बर्ध का अधिकतम उपयोग होगा ।
- (vi) हमने जेएनपीटी के बिल्कुल निकट अत्याधुनिक टर्मिनल स्थापित करने के लिए 15 करोड़ रुपए का निवेश किया है । हमारा जेएनपीटी में दीर्घावधि प्रचालन स्थापित करने का इरादा बिल्कुल स्पष्ट है ।
- (vii) पूर्ववर्ती संकेतों के अनुसार हमें एक सेवा बर्ध मिलना था, परंतु हमें बल्क बर्ध में ही प्रचालन करने के लिए कहा गया । इससे हमारा कार्यकुशलता का स्तर कम हो गया ।
- (viii) पूर्ववर्ती संकेतों के अनुसार हमें दो हौज मिलने थे । परंतु, बीच में रेलवे लाइन आ जाने के कारण हमें केवल एक ही हौज मिला । इससे भी हमारा कार्यकुशलता का स्तर कम हो गया । फिर भी, इस एक हौज से हम प्रतिदिन 4,000 मी० टन का निपटान कर सकते हैं ।

इंडियन मर्चेंट्स चैम्बर

- (i) तटीय व्यापार को प्रोत्साहित करने के लिए घाटशुल्क दर में कमी पर विचार किया जाए ।
- (ii) जेएनपीटी को स्वयं यातायात आकर्षित करने के लिए कटौती का प्रस्ताव करना चाहिए ।
- (iii) एल एंड टी ने 3 लाख मी० टन प्रतिवर्ष का आश्वासन दिया है, उस पर ध्यान दिया जाना चाहिए ।
- (iv) अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर जब कोई पत्तन प्रयोक्ता कार्यनिष्पादन के पर्याप्त स्तर का आश्वासन देता है, तब उस पर सामान्यतया रियायती प्रशुल्क लगाया जाता है ।

- (v) तरल रूप में सीमेंट की बल्क में तुलाई आजकल प्रचलन में है। इससे मजदूरी, पैकेजिंग की लागत की बचत होती है और गुणवत्ता बनी रहती है। एल एंड टी ने एक कल्पनाशील प्रयास किया है। इस पर विशेष तौर पर ध्यान दिया जाना चाहिए।
- (vi) जेएनपीटी को 250 मी० टन प्रति घंटा से कम के कार्यनिष्पादन पर दण्डात्मक खंड की व्यवस्था रखनी चाहिए। ऐसा न करने पर उसे आर्थिक हानि होगी। वे यातायात बनाए रखने के लिए अब कुछ रियायतों पर विचार कर सकते हैं और एल एंड टी को बेहतर कार्य करने के लिए प्रेरित कर सकते हैं।
- (vii) लागत संबंधी ब्यौरे यहां संसुगत नहीं हैं। वस्तुतः जेएनपीटी ने भारी निवेश किया है। तर्कसंगत मुद्दा यह है कि बड़े ग्राहक को बनाए रखने/आकर्षित करने के लिए कुछ रियायतें प्रदान की जाएं।
- (viii) बल्क कार्गो के संदर्भ में जेएनपीटी और एमबीपीटी की स्थितियां तुलनीय हैं और एमबीपीटी काफी सस्ता है। इसे देखते हुए जेएनपीटी कुछ रियायतें क्यों नहीं दे सकता?

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

- (i) जेएनपीटी मूलतः खाद्यान्नों, उर्वरकों और कच्ची उर्वरक सामग्रियों से संबंधित पत्तन है। यदि कोई बर्थ उपलब्ध है, तो वह अन्य कार्गो के लिए दिया जाता है; अन्यथा सीमेंट जैसे कार्गो को प्रोत्साहित नहीं किया जाता है।
- (ii) तटीय यातायात को प्रोत्साहित करने के लिए केवल पोत-संबद्ध प्रमारों में रियायतें देने की नीति है। कार्गो-संबद्ध प्रमारों में रियायतें देने की कोई प्रणाली नहीं है।
- (iii) तेजी से प्रहस्तन करने के लिए रियायत देने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता। वर्तमान 45/-रुपए प्रति मी० टन की दर वास्तविक लागत से कम है।
- (iv) वस्तुतः तेजी से कोई प्रहस्तन नहीं किया जाता है। एल एंड टी से 250 मी० टन प्रति घंटा की आशा थी, जबकि वस्तुतः यह केवल आधा ही कर रहा है। हम बर्थ-समय का लाभ उठाने की बजाय वस्तुतः बर्थ-समय की हानि उठा रहे हैं।
- (v) यह प्रचालन प्रदूषण-मुक्त नहीं है, उड़ने वाली धूल की समस्या है। इस धूल से हमारी रेल पटरियों और क्रेनों पर असर पड़ सकता है। यही एक स्पष्ट कारण था कि एनएसआईसीटी ने एल एंड टी के सीमेंट का प्रहस्तन करने से मना कर दिया था।
- (vi) सेवा बर्थ तरल कार्गो के उपयोग के लिए है। हमने इस बर्थ में विशेष स्थापनाओं के लिए लगभग 10 करोड़ रुपए का निवेश किया है। इसे देखते हुए, यह बर्थ एल एंड टी को सीमेंट के प्रहस्तन के लिए कभी नहीं दिया जा सकता।

8 उपलब्ध रिकार्डों और इस मामले की जाच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है :-

- (i) इस अभ्यावेदन में जेएनपीटी की दरों के अधिक ऊंची होने के बारे में सामान्य विवरण दिया गया है। अपनी टिप्पणी के समर्थन में कोई ब्यौरा नहीं दिया गया है।
- (ii) लगभग 35/-रुपए प्रति मी० टन के प्रभार की सभी अन्य महापत्तनों द्वारा वसूली के बारे में टिप्पणी का स्वयं एल एंड टी द्वारा आपूर्ति किए गए आंकड़ों द्वारा समर्थन नहीं किया गया है। किसी भी हालत में घाटशुल्क प्रभार प्रत्येक पत्तन में अलग-अलग होते हैं, क्योंकि वे किए गए निवेश और विकसित की गई सुविधाओं जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करते हैं।

- (iii) जेएनपीटी में 45/-रुपए प्रति मी० टन की दर टेक्निकल कंसल्टेंसी एजेंसी द्वारा किए गए अध्ययन पर आधारित थी और सरकार द्वारा विधिवत अनुमोदित की गई थी। इसलिए, बिना किसी विशिष्ट औचित्य के इसे एक तरफ हटा कर नहीं रखा जा सकता।
- (iv) तटीय यातायात को प्रोत्साहित करने के तर्क पर रियायतों के लिए दावा करना अनुचित है। जैसाकि जेएनपीटी द्वारा सही कहा गया है कि रियायत कार्गो-संबद्ध प्रभारों के लिए न होकर, बल्कि पोत-संबद्ध प्रभारों के लिए होती है।
- (v) सेवा-बर्थ की अनुपलब्धता के कारण कार्यकुशलता स्तर में कमी संबंधी एल एंड टी के तर्क का जेएनपीटी ने जोरदार खंडन किया है। किसी भी हालत में, सेवा-बर्थ के लिए दावे के संबंध में एल एंड टी के पास कोई प्रमाण नहीं है।
- (vi) दूसरा हौज प्राप्त न कर पाने के कारण कार्यकुशलता स्तर में कमी संबंधी एल एंड टी का तर्क मात्र एक दावा है, इस टिप्पणी के समर्थन में रिकार्ड में कुछ भी उपलब्ध नहीं है। किसी भी हालत में कार्यनिष्पादन का वास्तविक स्तर एल एंड टी के दावे में विश्वास को प्रेरित नहीं करता कि एक हौज उपलब्ध होने पर यह 4000 मी० टन प्रतिदिन के लक्ष्य को प्राप्त कर सकेगा।
- (vii) एल एंड टी का यह तर्क कि तटीय यातायात में वृद्धि के कारण रेल/सड़क यातायात के दबाव में कमी आएगी, कोई विशेष अंतर नहीं पड़ेगा। किसी पत्तन के लिए यह उचित नहीं होगा कि वह रेल/सड़क यातायात पर दबाव कम करने के लिए तटीय यातायात को आर्थिक सहायता प्रदान करे।
- (viii) इस तथ्य पर ध्यान देना उचित होगा कि सीमेंट के तरल रूप में प्रहस्तन से बिना किसी बिखराव और प्रदूषण के कार्गो की निकासी में अधिक तेजी (सीमेंट के थैलों के परम्परागत प्रहस्तन से लगभग दस गुना तेजी से) आएगी। इस संदर्भ में ध्यान दिया जाने वाला अन्य तर्कसंगत कारक एल एंड टी द्वारा उल्लिखित कार्यनिष्पादन का स्तर (लगभग 3 लाख मी० टन प्रतिवर्ष) है। यदि ऐसे कार्यनिष्पादन स्तर को वस्तुतः प्राप्त कर लिया जाता है, "मात्रात्मक छूट" का सिद्धांत स्वीकार किया जा रहा है, तब इस पर विशेष ध्यान दिया जाना होगा।

परंतु, यह भी मानना होगा कि इस विचार का अवसर तभी उत्पन्न होगा, जब जेएनपीटी सीमेंट कार्गो के प्रहस्तन को बढ़ावा देने के लिए वुनता है। जेएनपीटी के तर्क की दिशा से यह स्पष्ट है कि पत्तन इच्छुक नहीं है। सीमेंट के प्रहस्तन की अनुमति केवल कामचलाऊ व्यवस्था के रूप में दी जाती है, वह भी जब बर्थ खाली हो। निस्सन्देह, आईएमसी ने तर्क दिया है कि यातायात को अन्य वस्तुओं में करने के संदर्भ में जेएनपीटी को सीमेंट में यातायात को प्रोत्साहित करने में हिचकना नहीं चाहिए। परंतु, इस प्राधिकरण के लिए ऐसी प्रबंध व्यवस्था/वाणिज्यिक मुद्दों में हस्तक्षेप करना उचित नहीं होगा।

इसी प्रकार, आधुनिक प्रौद्योगिकी वाले बड़े ग्राहक को बनाए रखने/आकर्षित करने के लिए रियायतें देने संबंधी आईएमसी का तर्क प्रबंध व्यवस्था/वाणिज्यिक मुद्दा है, जिसका समाधान पत्तन द्वारा किया जाना है, यह प्राधिकरण इसमें हस्तक्षेप नहीं करेगा।

9. कुल मिलाकर, सीमेंट प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क दर में कमी करने संबंधी कोई मामला नहीं बनता है। यदि एल एंड टी इस प्रचालन को जारी रखना चाहता है और जेएनपीटी इस कार्गो में यातायात को प्रोत्साहित करना चाहता है तथा पर्याप्त स्तर तक का यातायात निर्मित होता है, तब एल एंड टी के लिए कुछ "मात्रात्मक छूट" के लिए अनुरोध करने का अवसर बन सकता है।

10. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों से एलएंडटी के अम्यावेदन को रद्द किया जाता है।

एस० सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/143/2000 असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 9th June, 2000

No. TAMP/31/99-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the application made by M/s. Larsen & Toubro Limited (L & T) for reduction of the wharfage charge for handling of its bulk cement cargo at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/31/99-JNPT**

M/s. Larsen & Toubro Limited (L&T) ... Applicant

Vs.

The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) ... Respondent

ORDER

(Passed on this 2nd day of June 2000)

1. This case arises out of a representation received from M/s. Larsen & Toubro Limited (L&T) for reduction of the wharfage rate from Rs.45/- PMT to Rs.35/- PMT for handling of its bulk cement cargo at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT).
2. The following points emerge from this representation:
 - (i). The L&T has taken the initiative to introduce bulk movement of cement using state-of-the-art technology i.e., transporting cement in a fluidised form.
 - (ii). Transportation of cement in this form involves no labour, no packaging, no pollution, and no delays in off-loading.
 - (iii). The L&T has made a huge investment to install a bulk cement storage-cum-bagging plant near the JNPT.
 - (iv). Bulk cement brought from Pipavav in Gujarat in specialised cement carriers are discharged into road tankers specially manufactured for carrying bulk cement cargo.
 - (v). The hi-tech pumping system available in the L&T ship achieves a great speed of discharge thereby reducing the turnaround time and freeing the berth for additional utilisation by the port.
 - (vi). The L&T is geared to achieve substantial levels of throughput which will be of overall benefit to the JNPT.
 - (vii). Cement is a very low-value cargo which cannot bear high handling costs.

(viii). The wharfage rate at the JNPT is very high. The Gujarat Government charges a much lower rate at its ports. All other major ports also charge only around Rs.35/- PMT.

(ix). There is a policy of giving concessions to coastal trade. This is a case of transportation of cement from Pipavav in Gujarat to the JNPT in Maharashtra. This case must also, therefore, be entitled to the concession.

3. With reference to its representation, the L&T was requested to supply additional information on the following points:

(i). Whether the matter was taken up with the JNPT? If so, what was its response? Details may be furnished along with documentary evidence.

(ii). Rates charged by different ports, port-wise, for similar activities instead of making a general statement that the wharfage charges is Rs.35/- PMT at most Indian ports.

(iii). Details of concessions given on coastal trade port-wise as stated in the representation for this activity.

(iv). Any documentary evidence to prove that the entire operation is environment-friendly and completely dust-free.

(v). Total committed traffic of cement cargo likely to be handled at the JNPT and the number of days the jetty is likely to be occupied in a year.

(vi). According to the L&T, what should be the charges to be levied by the JNPT for their operations and the basis therefor.

(vii). Any other relevant information in support of its representation.

4. The L&T, in its reply, has stated that it had only made a general request to the JNPT for a reduction in the wharfage rate. Besides giving a copy of the Gujarat Government Order about wharfage on bulk cement cargo, the L&T has also given information about rates prescribed at the different Port Trusts which indicates a spread from Rs.20/- PMT to Rs.110/- PMT. (In other words, this information does not corroborate the L&T claim of all the other major ports charging a wharfage rate of about Rs.35/- PMT.) The L&T could not make any specific comment about why the JNPT rate was considered to be high or what should its reasonable rate be. Likewise, the L&T could not also make any specific commitment about its own levels of performance; it could only say that the traffic to be built up by it was likely to be of the order of 3 lakh MT. The L&T has only highlighted its observation that because of this mode of transport of bulk cement, the load on road and rail traffic would be reduced.

5. Comments on the representation were called for from the JNPT. The JNPT, in its reply, has made the following points:

- (i). Wharfage charges vary from port to port as it depends on various factors including investments made, facilities developed, etc.
- (ii). The JNPT tariff was fixed after a detailed study made by the TECSOK who have recommended wharfage for cement handling at the JNPT at the rate of Rs.45/- PMT.
- (iii). The statement made by the L&T that the rate for wharfage for handling of cement is Rs.35/- PMT in most major ports is not correct. In fact, this varies from Rs.22/- PMT at the Chennai Port Trust to a maximum of Rs.110/- PMT at the Calcutta Port Trust.
- (iv). The JNPT agreed to allowing other vessels carrying miscellaneous cargo although it has installed highly sophisticated and very costly equipment. It has stated that the wharfage of Rs.45/- PMT for handling of cement is reasonable.

6.1. Comments were also called from the Chamber of Commerce and Industry (Mumbai), the Indian Merchants' Chamber (IMC), the Shipping Corporation of India Limited (SCI), and the Indian National Shipowners' Association (INSA). The replies received from them are summarised below:

Indian Merchants' Chamber

We support the proposal about reduction of the wharfage charge at the JNPT to Rs.35/- PMT. In our opinion, it should actually be not more than Rs.25/- PMT.

Shipping Corporation of India

Wharfage charges are paid by shippers/consignees directly to the Port. We have, therefore, no comments to offer.

Indian National Shipowners' Association

We wish to stay neutral in the matter; but, we support the request for a concession in port tariff for coastal movement to encourage maximum usage of sea-lane so as to gradually restore it to its natural low price vis-à-vis subsidised road and rail movement.

6.2. No comments were received from the Chamber of Commerce and Industry (Mumbai).

7. A joint hearing in this case was held at the JNPT on 17 September 99. During the joint hearing the following submissions were made:

LARSEN & TOUBRO LIMITED

- (i). We discharge cement straight on to the road-tankers in a fluidised form. There is no pollution, no noise, and no labour involved.
- (ii). Our request is for a reduction in the wharfage rate. This request is based on the rate of Rs.35/- PMT charged at the Pipavav Port.
- (iii). We base our request also on the policy of giving concessions to encourage coastal traffic.
- (iv). We expect to build up a traffic level of 3 lakh MT per year.
- (v). In the fluidised form, we can off-load 200-250 MT cement per hour. This speed will reduce the turnaround time and maximise utilisation of the berth.
- (vi). We have invested Rs.15 crores in setting up the state-of-the-art Terminal very near the JNPT. Our intentions about settling down for long-term operations at the JNPT are clear.
- (vii). According to earlier indications, we were to get a Service Berth; instead, we were asked to operate only at the Bulk Berth. This reduced our efficiency levels.
- (viii). According to earlier indications, we were to get two hoses. But, because of a railway line coming in the way, we could get only one hose. This also reduced our efficiency level. Nevertheless, even with this one hose, we expect to do 4,000 MT per day.

Indian Merchants' Chamber

- (i). The reduction in wharfage rate may be considered to encourage coastal trade.
- (ii). The JNPT must itself propose a reduction to attract traffic.
- (iii). The L&T which assures 3 lakh MT per year deserves to get special attention.
- (iv). Internationally, any user of a port giving a commitment of a substantial level of performance usually gets concessional tariffs.
- (v). Moving cement in bulk in a fluidised form is the order of the day. It saves on labour; saves on packaging; and, maintains quality.

The L&T has taken an imaginative initiative. It deserves to be recognised specially.

- (vi). The JNPT should have included a penalty clause for less than 250 MT per hour performance. Not having done that, it is losing money. It can now consider at least some concessions to retain the traffic and motivate the L&T to perform better.
- (vii). Costing details are not very relevant here. Admittedly, the JNPT has made heavy investments. What is relevant is the point about giving some concessions to retain/attract a bulk customer.
- (viii). For bulk cargo; the JNPT and the MBPT situations are comparable; and, the MBPT is far cheaper. Taking this into account, why cannot the JNPT give some concessions?

Jawaharlal Nehru Port Trust

- (i). The JNPT is primarily a port for food grains, fertilizers, and fertilizer raw materials. If any berth is available, it is given for other cargo; otherwise, cargoes like cement are not encouraged.
- (ii). The policy is to give concessions only in vessel-related charges for encouraging coastal traffic. There is no system of giving concessions in cargo-related charges.
- (iii). There is no question of giving any concession for speedy handling. Even the existing rate of Rs.45/- PMT is less than the actual cost.
- (iv). In fact, there is no speedy handling. The L&T was expected to do 250 MT per hour; it is actually doing only half of that. Instead of gaining berth-time, we are actually losing berth-time.
- (v). Also, the operation is not totally pollution-free; there is the problem of flying dust. This dust can affect our rails and cranes. It is precisely for this reason that the NSICT has refused to handle L&T cement.
- (vi). The Service Berth is meant for liquid cargo. We have invested about Rs.10 crores for special installations in this berth. That being so, it can never be offered to the L&T for handling cement.

8. With reference to the records available and the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position is seen to emerge:

- (i). The representation makes a general statement about the JNPT rate being high. No details have been given to substantiate the observation.

- (ii). The observation about all the other major ports charging around Rs.35/- PMT is not borne out by the data supplied by the L&T itself. In any case, charges for wharfage will vary from port to port as they depend on various factors like investments made, facilities developed, etc.
- (iii). The rate of Rs.45/- PMT at the JNPT was based on a Study conducted by a Technical Consultancy Agency and was duly approved by the Government. In the absence of specific justification, therefore, it cannot lightly be brushed aside.
- (iv). The claim for concessions on the logic of encouraging coastal traffic is misplaced. As has rightly been contended by the JNPT, this concession is available only for vessel-related charges and not for cargo-related charges.
- (v). The L&T's argument about efficiency levels being reduced because of non-availability of a Service Berth has been convincingly refuted by the JNPT. In any case, the L&T has no proof in support of its claim for a Service Berth.
- (vi). The L&T's argument about efficiency levels being reduced because of not being able to get a second hose is, again, a mere claim; there is nothing on record to substantiate the observation. In any case, the actual levels of performance do not seem to inspire confidence in the L&T claim that even with the one hose available, it will be able to achieve a target of 4,000 MT per day.
- (vii). The L&T's argument about reduction in the pressure of rail/road traffic because of increase in coastal traffic is not of much consequence. It will not be justifiable to require a Port Trust to subsidise coastal traffic for the sake of reducing the pressure on rail/road traffic.
- (viii). It will be relevant to reckon with the fact that handling of cement in a fluidised form enables a much faster (about ten times faster than the conventional handling of bagged cement) evacuation of the cargo and without any spillage and pollution at that. Another factor that will be relevant to be recognised in this context is about the levels of performance (about 3 lakh MT per year) indicated by the L&T. If such levels of performance are indeed realised, the principle of 'volume discounts', which is gaining ground everywhere, will warrant some special consideration.

But, it has to be conceded that the opportunity for this consideration will arise only if the JNPT chooses to promote handling of the cement cargo. From the tenor of the JNPT argument, it is evident that the port is not so interested. Handling of cement is allowed only as a stopgap arrangement whenever

the berth is free. The IMC has no doubt argued that, in the context of dwindling traffic in other commodities, the JNPT must not hesitate to encourage traffic in cement. But, it may not be appropriate for this Authority to interfere in such management/commercial issues.

Likewise, the IMC argument about giving concessions to retain/attract a bulk customer with a state-of-the-art technology is a management/commercial issue to be settled by the port; this Authority will not interfere therein.

9. In sum, no case has been made out for a reduction in the wharfage rate for cement handling. If the L&T chooses to continue with this operation, if the JNPT wishes to encourage traffic in this cargo, and if substantial levels of traffic are built up, then, there can be an opportunity for the L&T to think in terms of requesting for some 'volume discounts'.

10. In the result, and for the reasons given above, the representation of the L&T is rejected.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt/III/IV/143/2000 Exty.]

